

## **Contribution du Président de la Région Bretagne au débat sur la future politique du Réseau transeuropéen de Transport**

La Région remercie la Commission européenne pour l'opportunité qui lui est offerte de partager ses vues sur la future politique du Réseau transeuropéen de Transport (RTE-T).

Faisant suite à ses prises de position de 2009 lors des débats sur le Livre vert RTE-T et sur la Communication sur l'avenir des transports, la Région Bretagne se mobilise à nouveau en faveur d'un futur RTE-T ambitieux, abouti et garant de la cohésion économique, sociale et territoriale à l'échelle européenne.

### **Questions relatives à la méthode de planification du RTE-T**

La Région Bretagne se réjouit de ce que la Commission européenne semble avoir renoncé à l'idée de supprimer le « réseau global ». Dès sa première prise de position dans le cadre du Livre vert RTE-T de 2009, la Région s'était clairement prononcée en faveur du maintien de ce premier niveau de planification en raison de sa contribution à l'objectif de cohésion territoriale.

Nous souhaitons insister de nouveau sur la contribution stratégique du RTE-T au développement mieux équilibré et plus harmonieux de l'ensemble des territoires en Europe, autrement dit à la cohésion territoriale. Ce faisant, c'est bien à la réalisation d'un des objectifs phares de la nouvelle Stratégie UE 2020 que la RTE-T contribue. L'UE ne s'est-elle pas fixée comme objectif d'ici 2020 de parvenir à une « croissance inclusive » en « favorisant la cohésion sociale et territoriale » ?

La Région ne peut que se satisfaire de cet objectif de « croissance inclusive » et espère que la politique du RTE-T et en particulier le futur « réseau principal » n'auront pas pour effet d'exclure au contraire des territoires entiers des grands flux de transport.

Concernant plus précisément l'architecture du futur « réseau principal », nous souhaitons insister sur la nécessité de bien connecter les ports secondaires au réseau principal RTE-T. L'UE doit impérativement accroître ses efforts en direction des ports maritimes afin de mieux les intégrer dans le RTE. Il est nécessaire de développer particulièrement les ports secondaires afin d'éviter une concentration des économies nuisible à la stratégie de Lisbonne, et une massification des échanges dans quelques grands ports risquant de conduire à une saturation de ceux-ci. Le RTE-T devrait par conséquent s'appuyer sur des infrastructures portuaires secondaires qui ont encore la possibilité de développer leurs activités en matière de fret.

Par ailleurs, la récente paralysie du transport aérien du fait de l'éruption d'un volcan en Islande a souligné toute l'importance des infrastructures portuaires secondaires dans la

gestion des crises de transport et du lien maritime, facteur de cohésion entre les territoires insulaires et péninsulaires de l'espace européen.

Autre élément important sur lequel la Région Bretagne souhaite attirer l'attention de la Commission européenne : l'importance de l'interface mer-fer. Il est en effet indispensable que le futur RTE-T assure la cohérence entre réseau portuaire et réseau terrestre, et tout spécialement ferroviaire, afin d'être capable de traiter correctement l'augmentation de volume de marchandises lié au développement de l'activité des ports maritimes et de favoriser le développement d'une logistique plus verte, indispensable à l'atteinte des objectifs fixés dans la stratégie Europe 2020 en matière de décarbonation. Il convient ainsi de favoriser davantage l'émergence des ports comme plateformes multimodales en aidant au financement d'équipements intermodaux port-route-fer.

Enfin, la Région Bretagne rejoint la Commission européenne dans son analyse de l'importance de l'infrastructure et de l'équipement de soutien pour les services de STI (Systèmes de Transport Intelligents). La Commission européenne a expliqué dans son récent document de travail que « les STI devraient accroître l'utilisation efficace de l'infrastructure et sont essentiels à la véritable intégration du réseau ». La Région appuie cet objectif de diffusion des STI, notamment au vu de l'exemple sur son territoire de la mise en place d'un système d'information portuaire intégré autour des communautés portuaires. Ce type de système impacte positivement la chaîne logistique en accélérant le traitement de la marchandise dans le port.

### **Questions relatives à la mise en œuvre et au mode de financement du RTE-T**

La Région Bretagne est réservée quant à l'idée de fusionner des fonds RTE-T et des fonds structurels. Néanmoins, nous sommes conscients de la nécessité de mieux articuler ces fonds et de simplifier les procédures de leur attribution, à la condition que soit respecté l'objectif de cohésion territoriale. Il serait notamment pertinent d'accorder aux Régions la possibilité de présenter directement des projets éligibles au RTE T.

Au-delà de la question de la coordination des fonds européens existants, la révision des Orientations communautaires RTE-T est l'occasion de repenser le modèle économique d'un des grands projets prioritaires de l'UE : les Autoroutes de la Mer.

A l'heure actuelle, le règlement RTE-T prévoit uniquement le cofinancement par l'UE d'infrastructures de transport. Or dans le cas des Autoroutes de la Mer, les navires ne sont pas considérés comme tels et ne peuvent donc pas bénéficier d'un soutien communautaire au titre des RTE. Il conviendrait donc de réviser les orientations communautaires RTE-T afin de rendre éligible le financement des infrastructures mobiles, à savoir les navires.

Ce système d'éligibilité des navires pourrait être complété par la mise en place d'un dispositif européen d'éco-bonus. Un tel éco-bonus européen pourrait être retenu de façon transitoire pour subventionner les chargeurs et transporteurs routiers qui utilisent la voie maritime et donc les inciter à utiliser l'intermodalité

Jean-Yves Le Drian  
Président du Conseil régional de Bretagne